ANNALES UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA · LUBLIN
POLSKA · ПОЛЬША · POLAND
VOL. XXIII, 14 SECTIO G 1976

Instytut Administracji i Prawa Publicznego UMCS
Zakład Prawa Międzynarodowego Publicznego

Leszek Maria ROUPPERT

Wolność żeglugi na Kanale Sueskim

Свобода судоходства на Суэцком канале

Freedom of Passage through the Suez Canal

I

Wolność żeglugi [1] jest głównym elementem międzynarodowego prawa kanałów morskich. Pojęcie to należy rozpatrywać w dwóch aspektach: po pierwsze — w znaczeniu prawnym, jako tzw. wolność tranzytu, po drugie — w znaczeniu technicznym. Wolność tranzytu oznacza zobowiązanie prawne państwa nadbrzeżnego do zezwolenia na swobodny przepływ przez kanał statków handlowych, okrętów wojennych i jednostek pomocniczych, w sensie niewydawania zakazów prawnych i niestosowania nieuzasadnionych restrykcji względem jednostek korzystających z danego kanału morskiego. Aspekt techniczny dotyczy usunięcia wszelkich przeszkód fizycznych uniemożliwiających żeglugę oraz utrzymywania i ulepszania drogi wodnej w celu zachowania jej w stanie odpowiednim dla żeglugi.[2]

Wolność żeglugi jest konsekwencją przeznaczenia kanałów morskich do międzynarodowego wykorzystania. Podstawy prawne tego przywileju są zawarte w międzynarodowych porozumieniach, gdzie jedną z umawiających się stron jest państwo, na którego terytorium dany kanał morski jest położony.

Umowy międzynarodowe dotyczące kanałów morskich zawierają po-

---

[1] W niniejszym opracowaniu przyjęto termin „wolność żeglugi" dla oznaczenia najczęściej spotykanych w literaturze przedmiotu terminów „wolność przepływu", „wolność tranzytu" czy „swoboda korzystania". Termin „wolność żeglugi" — zdaniem autora — najbardziej odpowiada treści instytucji określonej w umowach dotyczących poszczególnych kanałów morskich (art. 1 konwencji konstantynopolitańskiej z r. 1888, art. 3 pkt 1 traktatu Hay-Pauncefote z r. 1901, art. 380 traktatu wersalskiego z r. 1919).

[2] Por. R. R. Baxter: *The Law of International Waterways with Particular Regard to Interoceanic Canals*, Cambridge—Massachusetts 1964, s. 149.

stanowienia określające poszczególne kanały mianem „otwartych" i „wolnych". Pojęcie kanał „otwarty" określa kanał, na którym prawu państw do wolności żeglugi [3] (aspekt prawny wolności żeglugi) odpowiada obowiązek państwa nadbrzeznego niezamykania kanału. Natomiast kanał „wolny" oznacza prawo do niczym nie skrępowanego przepływu, z możliwością zawinięcia do portów kanału, postoju, zaopatrywania się w żywność i paliwo w dowolnym zakresie (połączenie aspektu prawnego i technicznego wolności żeglugi). Tak więc pojęcia kanał „otwarty" i „wolny" zawierają zasadę wolności żeglugi na międzynarodowych kanałach morskich.

Przepisy art. 1 konwencji konstantynopolitańskiej, art. 3 pkt 1 traktatu Hay-Pauncefote i art. 380 traktatu wersalskiego ogłaszają odpowiednio kanały: Sueski, Panamski i Kiloński jako „wolne i otwarte" zarówno dla statków handlowych, jak też okrętów wojennych wszystkich państw. Artykuł 1 konwencji konstantynopolitańskiej czyni to prawo nieograniczonym pod względem czasowym; jest to zawarte w postanowieniu: „Sueski Kanał morski będzie zawsze wolny i otwarty w czasie wojny i w czasie pokoju [...]" (podkreślenie moje — L. M. R.). Prawo wolności żeglugi ulega ograniczeniu w przypadku Kanału Kilońskiego, w oparciu o art. 380 traktatu wersalskiego, który postulując, że kanał będzie zawsze wolny i otwarty, ogranicza tę wolność wyłącznie dla jednostek pływających, państw będących w stanie pokoju z Niemcami. Natomiast przepisy traktatu Hay-Pauncefote nie zawierają żadnych postanowień, z których wynikałoby, czy Kanał Panamski jest wolny i otwarty „zawsze", czy „w czasie pokoju i w czasie wojny", czy też tylko „w czasie pokoju". Należy jednak sądzić — mając na uwadze zdanie pierwsze art. 3 traktatu Hay-Pauncefote mówiące o tym, że traktat ten jest wzorowany na postanowieniach konwencji konstantynopolitańskiej —iż Kanał Panamski, podobnie jak Kanał Sueski, jest „wolny i otwarty zawsze, w czasie pokoju i w czasie wojny".

II

Zasada wolności żeglugi w odniesieniu do Kanału Sueskiego jest w pełni realizowana w czasie pokoju. Z postanowień art. 14 konwencji z r. 1888 należy wnosić, że zasada wolności żeglugi — jako jedna z zasad ustano-

[3] Por. zdanie pierwsze art. 4 konwencji z r. 1888 „[...] otwarty w czasie wojny, jako wolne przejście nawet dla okrętów wojennych [...]". Postanowienia konwencji z r. 1888 cytowane w: *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna, Wybór dokumentów,* Wstęp i opracowanie L. Gelberga, t. I, Warszawa 1954, ss. 153—156 (cyt. dalej: Gelberg: *Dokumenty*).

wionych w konwencji — winna być traktowana jako zasada o charakterze trwałym, nie podlegająca ograniczeniom czasowym takim jak akty koncesyjne udzielone Powszechnemu Towarzystwu Kanału Sueskiego.

Potwierdzeniem takiego stanowiska jest praktyka Egiptu od czasu wyzwolenia się spod panowania tureckiego, a następnie spod okupacji brytyjskiej. W art. 8 porozumienia anglo-egipskiego w sprawie Kanału Sueskiego z 19 października 1954 r.[4] stwierdzono, że kanał jest „drogą wodną o znaczeniu międzynarodowym pod względem ekonomicznym, handlowym i strategicznym" i dlatego też obydwa umawiające się państwa wyraziły „zdecydowaną wolę utrzymania w mocy postanowień traktatu z 1888 r."

Na wykonywanie postanowień konwencji z r. 1888 w przedmiocie wolności żeglugi na kanale nie miała także wpływu nacjonalizacja Powszechnego Towarzystwa Kanału Sueskiego. Stanowisko potwierdzające obowiązywanie i respektowanie zasady wolności żeglugi znalazło wyraz w oświadczeniu prezydenta Nassera (28 lipca 1956 r.), a także w nocie, skierowanej do przedstawicieli dyplomatycznych akredytowanych w Kairze (31 lipca 1956 r.), gdzie czytamy m. in.: „Wolność żeglugi na Kanale Sueskim nie jest naruszona czy dotknięta w żaden sposób i w żadnej mierze. Nikt nie może być bardziej zainteresowany w wolności przepływu przez Kanał niż Egipt." [5]

W tym okresie również Polska wypowiedziała oficjalnie swój pogląd na temat wolności żeglugi na Kanale Sueskim. W czasie przygotowań do konferencji międzynarodowej w sprawie Kanału Sueskiego rząd Polski podkreślił, że problem kanału winien być unormowany z uwzględnieniem interesów narodowych Egiptu oraz interesów wszystkich użytkowników kanału, a dalej stwierdził: „Jest rzeczą oczywistą, że nacjonalizacja mienia prywatnego Towarzystwa Kanału Sueskiego nie narusza w niczym wolności żeglugi w Kanale. Wiadomo zresztą, że gwarancje udzielone przez Rząd Egiptu całkowicie zapewniają tę wolność żeglugi, zgodnie z artykułem 1 Konwencji z 1888 r., a od chwili nacjonalizacji Kanału żegluga na nim odbywa się swobodnie." [6]

Oświadczenie rządu ZSRR z 9 sierpnia 1956 r. głosi w tej sprawie: „Nacjonalizacja Towarzystwa Kanału Sueskiego nie ma nic wspólnego z kwestią zapewnienia wolności żeglugi na Kanale Sueskim, którą to sprawę reguluje specjalny traktat z 1888 r. [...] W rzeczywistości nacjonali-

[4] Tekst traktatu: „Revue Général de Droit International Public" 1956, nr 3, ss. 486—489 (cyt. dalej: RGDIP).

[5] J. Altman, W. Góralczyk: *Nacjonalizacja Towarzystwa Kanału Sueskiego w świetle prawa*, „Państwo i Prawo" 1956, z. 11, ss. 802—803.

[6] Oświadczenie rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Warszawa, dnia 10 sierpnia 1956 r., „Zbiór Dokumentów" (cyt. dalej: Zb. D.) 1956, nr 8, ss. 1335—1338

zacja Towarzystwa Kanału Sueskiego absolutnie nie odbiła się na normalnej żegludze statków wszystkich państw przez Kanał Sueski, który w dalszym ciągu funkcjonował tak samo jak przed nacjonalizacją." [7]

Po zakończeniu konfliktu bliskowschodniego z r. 1956 stanowisko rządu egipskiego odzwierciedlone w Deklaracji w sprawie Kanału Sueskiego (24 kwietnia 1957 r.) oficjalnie potwierdzało „poszanowanie litery i ducha Konwencji Konstantynopolitańskiej z 1888 r. oraz praw i obowiązków z niej wynikających" i w związku z tym wyrażało gotowość Egiptu do: „umożliwienia i utrzymania swobodnej i nieprzerwanej żeglugi dla wszystkich narodów w ramach i zgodnie z warunkami Konwencji Konstantynopolitańskiej z 1888 r., pobierania opłat nadal zgodnie z ostatnią umową zawartą 28 kwietnia 1936 r. między rządem Egiptu a Towarzystwem Kanału Sueskiego [...]; utrzymywania i rozbudowywania Kanału zgodnie ze zwiększającymi się wymogami nowoczesnej żeglugi [...].[8]

Z postanowień art. 10 konwencji z r. 1888 wynikają pewne ograniczenia zasady wolności żeglugi na kanale, ale podyktowane są one względami bezpieczeństwa Egiptu. Dalsze ograniczenia wolności żeglugi na rzecz państwa nadbrzeżnego formułują: art. 15 konwencji z r. 1888: „postanowienia niniejszego traktatu nie będą przeszkodą w wykonywaniu przepisów sanitarnych obowiązujących w Egipcie", oraz wewnętrzne przepisy egipskie powołane w wykonaniu tego artykułu.

Przepisy nawigacyjne *(Rules of Navigation)* obowiązujące w Kanale Sueskim stanowią w art. 1, że kanał otwarty jest dla statków wszystkich państw, odpowiadających warunkom określonym w tych przepisach. Administracji Kanału Sueskiego przysługuje prawo wydania zakazu przepływu dla statków, których zanurzenie przekracza obowiązujące w danym czasie zanurzenie maksymalne lub też statków, które z jakichkolwiek powodów zostały uznane za nieodpowiadające wymogom żeglugi na kanale. Administracja może także zarządzić holowanie lub konwojowanie statków, które mogą być uznane za niebezpieczne bądź mogące stanowić przeszkodę dla żeglugi. Przez sam fakt korzystania z wód kanału [9] kapitanowie i armatorzy statków przepływających przez Kanał Sueski są związani wszystkimi warunkami określonymi w omawianych przepisach.

Do przepływu przez kanał dopuszczone są statki o określonym zanu-

---

[7] Oświadczenie rządu ZSRR (Moskwa, dnia 9 sierpnia 1956 r.), Zb. D. 1956, nr 8, ss. 1323—1335; szerzej na temat oświadczenia: P. D. Barabolia, L. A. Iwanaszczenko, D. N. Kolesnik: *Mieżdunarodno-prawowoj reżim ważniejszich proliwow i kanałow*, Moskwa 1965, s. 74.

[8] Tekst deklaracji: Zb. D. 1957, nr 4, ss. 740—747.

[9] Pojęcie „wody kanału" należy — w myśl przepisów — rozumieć jako kanał, kanały wejściowe do niego, wody przyległe do danego kanału zarządzane przez administrację kanału oraz Port Said z wyłączeniem portu rybackiego.

rzeniu. Wszystkie jednostki przekraczające 500 BRT (według pomiąru dokonanego w Kanale Sueskim) są obowiązane do skorzystania z pomocy pilota, który podaje wszystkie szczegółowe informacje co do kursu, jakim statek powinien płynąć.

Artykuły 14—19 przepisów określają warunki tranzytu przez kanał. Istotne jest postanowienie art. 17 § 1 wskazujące, że administracja decyduje o ruchu statków podczas przepływu przez kanał w celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa żeglugi na wodach kanału. Konsekwencją tego jest dalsze sformułowanie omawianego przepisu, według którego żaden statek nie może żądać natychmiastowego przejścia przez kanał i nie może zgłosić żadnego roszczenia z tytułu szkód powstałych na skutek przestoju, spowodowanego zarządzeniami administracji kanału.

Przepisy nawigacyjne regulują także tryb pobierania opłat oraz stawki taryfowe za korzystanie z Kanału Sueskiego.[10]

III

W czasie wojny, w której Egipt nie bierze udziału, ma on obowiązek utrzymywania kanału wolnym i otwartym dla swobodnej żeglugi statków handlowych i okrętów wojennych państw neutralnych nawet wówczas, gdy te statki i okręty przewożą kontrabandę wojenną. Obowiązek ten dotyczy również statków handlowych i okrętów wojennych państw wojujących, przy uwzględnieniu ograniczeń wprowadzonych w art. 4—7 konwencji z r. 1888.

Dla właściwego przedstawienia zakresu tych ograniczeń wydaje się celowe przytoczenie powołanych przepisów. Artykuł 4: „Ponieważ w myśl art. 1 niniejszego traktatu kanał morski ma być otwarty w czasie wojny jako wolne przejście nawet dla okrętów wojennych państw wojujących, Wysokie Umawiające się Strony zgodnie postanawiają, że żadne prawa wojny, żadne kroki nieprzyjacielskie lub zarządzenia mające na celu tamować wolną żeglugę na kanale nie będą mogły być wykonywane w kanale i portach dających dostęp do niego ani w promieniu trzech mil morskich od tych portów, nawet gdyby Cesarstwo Otomańskie było jednym z mocarstw wojujących. Okrętom wojennym państw wojujących wolno będzie w kanale i jego portach zaopatrywać się w żywność lub paliwo jedynie w granicach ścisłej konieczności. Przejście tych okrętów przez kanał odbywać się będzie w najkrótszym czasie stosownie do obo-

---

[10] Szerzej na temat opłat pobieranych za przepływ przez Kanał Sueski porównaj: R. Maciejewska: *Sytuacja prawna statków obcych w kanałach i cieśninach morskich*, Prace Instytutu Morskiego, seria III, nr 56, Gdańsk 1966, s. 30 oraz Barabolia, Iwanaszczenko, Kolesnik: *op. cit.*, ss. 85—88.

wiązujących przepisów i bez zatrzymywania, chyba że będzie ono uzasadnione koniecznościami służby. Pobyt ich w Port Said i na redzie Suezu nie będzie mógł przekroczyć 24 godzin wyjąwszy wypadek przymusowego pozostania. W podobnym wypadku będą obowiązywane odpływać możliwie najrychlej. Okres 24 godzin powinien zawsze upłynąć między odpłynięciem z portu okrętu wojennego państwa wojującego i takiegoż okrętu państwa nieprzyjacielskiego." Artykuł 5: „W czasie wojny mocarstwa wojujące nie będą w kanale i jego portach wyładowywać ani ładować wojsk, amunicji ani sprzętu wojennego. Jednak w razie przypadkowej przeszkody w kanale można będzie załadować lub wyładować wojska w portach dających dostęp do kanału, ale tylko grupami po 1000 ludzi z odpowiednim sprzętem wojskowym." Artykuł 6: „Okręty zagarnięte będą traktowane pod każdym względem tak jak okręty wojenne państw wojujących." Artykuł 7: „Mocarstwa nie będą utrzymywały na wodach kanału (włączając w to jeziora Timsah i Gorzkie) żadnego okrętu wojennego. Wszelako w portach Port Said i Suez będą mogły stacjonować okręty wojenne w liczbie nie przekraczającej dwu na każde mocarstwo. Z tego prawa nie będą mogły korzystać państwa wojujące."

Z pierwszej części art. 4 wynika obowiązek poszanowania zasady wolności żeglugi tak w czasie wojny, w której państwo nadbrzeżne nie bierze udziału, jak również w przypadku, gdy jest ono jedną ze stron wojujących. W dalszej części art. 4 oraz w art. 5 i 7 określone są ograniczenia wolności żeglugi okrętów wojennych państw wojujących. Ograniczeń tych nie można jednak interpretować bez uwzględnienia postanowień art. 9 oraz art. 10, który mówi o „zabezpieczeniu własnymi siłami ochrony Egiptu i utrzymania porządku publicznego."

Ograniczenia zasady wolności żeglugi w czasie wojny ze względu na bezpieczeństwo państwa nadbrzeżnego były wynikiem przemian na gruncie prawa międzynarodowego, zmierzających do ukształtowania zasady wolności żeglugi na międzynarodowych drogach wodnych (w tym także na kanałach morskich) w duchu uznania praw i obowiązków strony wojującej, lecz także zabezpieczenia interesu państw neutralnych.[11] W tym świetle wolność żeglugi w czasie wojny przestawała być wolnością absolutną i stawała się wolnością ograniczoną, a ograniczenia te były wynikiem zarówno postanowień traktatowych, aktów jednostronnych państwa nadbrzeżnego, jak też praktyki międzynarodowej.

Sformułowania takie znalazły swój wyraz w V konwencji haskiej z r. 1907 w sprawie praw i obowiązków państw neutralnych w wojnie lądowej [12], w art. 10 XIII konwencji haskiej poświęconej prawom i obo-

[11] J. Gilas: Prawnomiędzynarodowe położenie Kanału Sueskiego w okresie konfliktu zbrojnego, „Państwo i Prawo" 1968, z. 8—9, s. 251.

[12] Tekst konwencji: Gelberg: *Dokumenty*, t. I, ss. 262—265.

wiązkom państw neutralnych w wojnie morskiej: „Neutralność mocarstwa nie jest naruszona przez zwykłe przejście okrętów wojennych i łupów stron wojujących przez jego wody terytorialne.” [13] Natomiast w art. 8 statutu o wolności tranzytu z r. 1921 stwierdzono: „Statut niniejszy nie ustala praw i obowiązków państw wojujących i neutralnych w czasie wojny. Niemniej będzie on zachowany w czasie wojny w granicach zgodnych z tymi prawami i obowiązkami” [14], a identyczne postanowienia zawierają: art. 15 statutu dróg żeglownych o znaczeniu międzynarodowym (r. 1921), art. 9 konwencji w sprawie przesyłania tranzytem energii elektrycznej (r. 1923) i art. 13 konwencji w sprawie handlu tranzytowego państw nie posiadających własnego wybrzeża morskiego (r. 1965).[15]

W czasie wojny bez udziału państwa nadbrzeżnego zasada wolności żeglugi na Kanale Sueskim była realizowana w oparciu o postanowienia konwencji z r. 1888; tak więc kanał był otwarty podczas następujących konfliktów zbrojnych: wojny francusko-pruskiej (1870—1871) [16], wojny włosko-abisyńskiej (1894—1896), wojny amerykańsko-hiszpańskiej (1898) [17],wojny burskiej (1899—1902), wojny rosyjsko-japońskiej (1904——1905) [18], wojny włosko-abisyńskiej (1935—1956), a po drugiej wojnie światowej w czasie konfliktu koreańskiego (1950—1953) [19].

Praktyka międzynarodowa potwierdziła w odniesieniu do Kanału Sueskiego realizację postanowień traktatowych w przedmiocie zezwalania na wykorzystanie kanału zarówno przez statki handlowe, jak i okręty wojenne, tak państw neutralnych, jak też będących w stanie wojny. W przypadku okrętów wojennych głównym zadaniem państwa nadbrzeż-

[13] Tekst konwencji: *ibid.*, ss. 287—291.

[14] Tekst statutu: Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej 1925, nr 34, ss. 290——304.

[15] Por. J. G i l a s: *Tranzyt w prawie międzynarodowym*, Toruń 1967, ss. 181—182.

[16] Por. B a x t e r: *op. cit.*, s. 196.

[17] Podczas wojny amerykańsko-hiszpańskiej po przepływie hiszpańskich okrętów wojennych przez Kanał Sueski w kierunku Filipin, amerykański sekretarz stanu zwrócił się do rządu brytyjskiego z zapytaniem, czy Stany Zjednoczone jako niesygnatariusz konwencji z r. 1888 mogą skierować uzbrojoną flotę tą samą drogą. Brytyjski minister spraw zagranicznych w odpowiedzi stwierdził, że uważa, iż nie wywoła to protestu, a w kwestii przepływu nie istnieje rozróżnianie na sygnatariuszy i niesygnatariuszy konwencji (H. L. H o s k i n s: *The Suez Canal in Time of War*, „Foreign Affairs” 1935—1936, nr 1, s. 98).

[18] W czasie wojny rosyjsko-japońskiej uzbrojona flota rosyjska swobodnie przepływała kanał w obu kierunkach (H o s k i n s: *op. cit.*, s. 99). R. Baxter zwraca uwagę na fakt zezwolenia na przepływ okrętów rosyjskich, które zamierzały rozpocząć działania wojenne z Japonią — ówczesnym sojusznikiem Wielkiej Brytanii (B a x t e r: *op. cit.*, s. 196).

[19] B a x t e r: *op. cit.*, ss. 196—197.

nego było niedopuszczenie do aktów wrogości w granicach bądź w bliskości samego kanału.

IV

W doktrynie prawa międzynarodowego reprezentowane jest stanowisko potwierdzające możliwość ograniczenia zasady wolności żeglugi w duchu zabezpieczenia interesów państwa nadbrzeżnego. R. Baxter uważa, że „w wyjątkowych przypadkach, podyktowanych względami politycznymi lub geograficznymi, odpowiedzialność państwa nadbrzeżnego może być rozszerzona na uprawnienia odmowy przepływu pewnym kategoriom statków."[20] Podobnym poglądom daje wyraz van der Mensbrugghe[21], precyzując obowiązki państwa nadbrzeżnego w oparciu o art. 41 Karty NZ[22]. W przypadku uchwalenia sankcji przeciwko agresorowi przez Radę Bezpieczeństwa, zobowiązania członków ONZ wynikające z Karty NZ mają — w myśl art. 103 Karty — pierwszeństwo przed ich zobowiązaniami wynikającymi z innych umów międzynarodowych. W takim przypadku Egipt miałby — wbrew postanowieniom konwencji z r. 1888 — nie tylko prawo, ale i obowiązek ograniczenia wolności żeglugi agresora na Kanale Sueskim. Istnieją podstawy, by sądzić, że Egipt może zamykać Kanał Sueski dla państwa-agresora czy państwa naruszającego podstawowe zasady prawa międzynarodowego nawet bez uchwały Rady Bezpieczeństwa.[23]

---

[20] *Ibid.*, s. 190.

[21] Y. Van der Mensbrugghe: *Les garanties de la liberté de navigation dans le canal de Suez*, Paris 1964, s. 208.

[22] Art. 41 Karty NZ brzmi: „Rada Bezpieczeństwa może określić, jakie środki, nie pociągające za sobą użycia siły zbrojnej, należy zastosować dla wykonania jej decyzji, oraz może zażądać od członków Organizacji Narodów Zjednoczonych zastosowania takich środków. Środki te mogą obejmować zupełne lub częściowe wstrzymanie stosunków gospodarczych oraz komunikacji kolejowej, morskiej, lotniczej, pocztowej, telegraficznej, radiowej i innej, jak również zerwanie stosunków dyplomatycznych" (podkreślenie moje — L. M. R.).

[23] Pogląd taki reprezentuje m. in. Gilas: *Prawnomiędzynarodowe położenie...*, ss. 252—253; autor ten przypomina: „Obowiązek tej treści odnośnie Kanału Sueskiego został wykonany przez Egipt dwukrotnie. Po raz pierwszy w okresie wyzwalania Goa, Egipt odmówił przepływu statkowi portugalskiemu wiozącemu broń i posiłki dla wojsk portugalskich; po raz drugi w 1965 r. rząd egipski zakazał przepływu wszelkim statkom pod banderą Rodezji Południowej oraz statkom neutralnym wiozącym materiały przeznaczone dla tego terytorium pod groźbą ich zajęcia." Podobne stanowisko — jak w obydwu wyżej przedstawionych przypadkach — zajął Egipt w r. 1958, oświadczając, że zabroni przepływu holenderskim okrętom wojennym w razie wybuchu działań wojennych między Holandią a Indonezją (Baxter: *op. cit.*, s. 197).

W oparciu o przedstawione poglądy można zauważyć ewolucję w ograniczaniu zasady wolności żeglugi w czasie konfliktu zbrojnego na rzecz suwerennych praw państwa nadbrzeżnego i dominującej we współczesnym prawie międzynarodowym dążności do zapewnienia międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa.

Strategiczne znaczenie międzynarodowych kanałów morskich sprawiało, że były one często miejscem działań wojennych. Kanał Sueski, mimo że posiada status terytorium zneutralizowanego, był wielokrotnie przedmiotem akcji zbrojnych, mających na celu: z jednej strony zapewnienie nieprzyjacielowi opanowania tej drogi wodnej, a z drugiej — dla odparcia tych akcji zagwarantowanie bezpieczeństwa państwa nadbrzeżnego.

W tym też świetle stosowanie postanowień konwencji konstantynopolitańskiej napotykało najwięcej trudności podczas wojen z udziałem państwa nadbrzeżnego. Tak na przykład w czasie turecko-włoskiego konfliktu zbrojnego (1911—1912) Egipt będący formalnie państwem wasalnym Turcji (faktycznie znajdował się pod okupacją Wielkiej Brytanii) zachował neutralność, a mimo to zatrzymał i rozbroił 5 tureckich kanonierek, których pobyt w Port Saidzie przekroczył 24 godziny. Chociaż takie postępowanie Egiptu stanowiło naruszenie postanowień art. 4 i 7 konwencji z r. 1888, nie spotkało się ono z protestem ze strony Turcji.[24]

Podczas pierwszej wojny światowej Egipt był państwem neutralnym. Ponieważ znajdował się on pod okupacją Wielkiej Brytanii (będącej stroną w tej wojnie) mogło to spowodować określenie strefy Kanału Sueskiego w czasie działań wojennych jako części terytorium państwa — strony prowadzącej wojnę.[25] Co więcej, zarządzenie Rady Ministrów Egiptu z 5 sierpnia 1914 r., normujące przepływ przez kanał statków handlowych i okrętów wojennych państw wojujących i neutralnych, zakazywało przepływu przez kanał okrętom wojennym przeciwników Wielkiej Brytanii, a w stosunku do statków handlowych zarówno jej przeciwników, jak i państw neutralnych, przewożących kontrabandę — przewidywało zajęcie. W myśl tego zarządzenia „siły morskie i wojska Jej Królewskiej Mości będą mogły w pełni korzystać z wykonywania praw wojny w portach lub na terytorium egipskim, a sprawy zatrzymanych w portach lub na terytorium egipskim okrętów wojennych, statków handlowych i ładunku będą mogły być rozpatrywane przez brytyjski trybunał łupów." [26]

Z chwilą przystąpienia do wojny Turcji (5 listopada 1914 r.) egipsko-brytyjski zakaz przepływu przez Kanał Sueski został rozciągnięty także

---

[24] J. A. Obieta: *The International Status of the Suez Canal*, The Hague 1960, s. 79.

[25] Por. Baxter: *op. cit.*, s. 218.

[26] Journal Officiel du Gouvernement Egyptien, No 98, Aug. 6, 1941, cyt. wg Baxter: *op. cit.*, s. 218.

na okręty tureckie.[27] Zaczepne działania wojenne ze strony Niemiec i Turcji nie ograniczały się wyłącznie do ataków lądowych (3 luty 1915 r.) i powietrznych na rejon Kanału Sueskiego. Niemieckie okręty podwodne atakowały na Morzu Śródziemnym konwoje handlowe (płynące z zamiarem wykorzystania kanału jako najkrótszego połączenia z Oceanem Indyjskim), co spowodowało skierowanie międzynarodowej żeglugi dookoła Afryki.[28]

Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych w Port Saidzie i w Suezie znajdowało się szereg statków austriackich i niemieckich, których kapitanowie bądź nie wiedzieli jeszcze o rozpoczęciu działań wojennych, bądź też celowo szukali schronienia w strefie zneutralizowanej, chcąc w ten sposób uniknąć zajęcia statku. Rząd egipski zakazał niemieckim statkom handlowym opuszczania Port Saidu, a w uzasadnieniu takiego stanowiska podał, iż statki te drogą radiową przekazywały rozmieszczenie brytyjskich okrętów wojennych w kanale. Pozostałe statki nieprzyjacielskie, które nie dopuszczały się aktów wrogości (i co za tym idzie nie zostały zatrzymane), były eskortowane przez załogi egipskie do brytyjskich okrętów wojennych, znajdujących się poza trzymilowym pasem okalającym porty wejściowe do kanału i tam dokonywano ich zajęcia.[29]

Podjęta przez władze egipskie akcja zatrzymywania niektórych statków, a zmuszania innych do opuszczenia portów egipskich, została potwierdzona w deklaracji rządu brytyjskiego z 23 października 1914 r.[30] Kiedy poszkodowane państwa, których statki zostały zajęte ,utrzymywały, że takie postępowanie ze strony anglo-egipskiej było niezgodne z postanowieniami art. 4 konwencji z r. 1888 zarówno Trybunał Łupów w Egipcie, jak też apelacyjna Tajna Rada Królewska *(Privy Council)* stwierdziły, że „art. 4 konwencji nie ma zastosowania do statków wykorzystujących Port Said nie w celu przepływu przez kanał, lub umożliwienia dostępu do niego — ale jedynie jako port neutralny, w którym można by znaleźć schronienie na czas nieograniczony, dla uniemożliwienia przeciwnikowi wykonania prawa łupu.” [31]

W pierwszej fazie wojny brytyjskie okręty wojenne wykonywały prawo wizyty i rewizji w promieniu trzech mil morskich wokół kanału w celu upewnienia się, czy statki wpływające do kanału nie przewożą

---

[27] Por. Obieta: *op. cit.*, ss. 80—83.

[28] A. N. Nikołajew: *Prawowoj rieżim Sueckogo kanała i nacjonalizacija Egiptom Sueckoj kompanii*, Moskwa 1960, ss. 24—25.

[29] Baxter: *op. cit.*, ss. 218—219.

[30] Hoskins: *op. cit.* s. 99.

[31] Baxter: *op. cit.*, s. 219. W przypisie 147 autor podkreśla dodatkowo: „Privy Council wyjaśniła, że zajęcie kilku latarniowców i holowników należących do spółki niemieckiej nie było wykonywaniem jakiegokolwiek aktu wojennego.”

materiałów mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa w strefie kanału lub dla swobodnej żeglugi na kanale. Jeżeli na pokładzie statku stwierdzono kontrabandę wojenną lub towary przeznaczone dla nieprzyjaciela, zezwalano mu na przepływ przez kanał, a zajęcia dokonywano dopiero poza trzymilową strefą.[32] Orzecznictwo brytyjskie uprawomocniło zajęcia dokonywane w taki sposób (np. orzeczenie komitetu prawnego *Privy Council* z dnia 7 kwietnia 1916 r. w sprawie niemieckiego statku „Gutenfels").[33]

Podczas wojny włosko-abisyńskiej (1935—1936) rozważano problem, czy Wielka Brytania może w oparciu o art. 20 Paktu Ligi Narodów uwolnić się od zobowiązań wynikających z konwencji konstantynopolitańskiej i w konsekwencji zamknąć kanał dla włoskich statków. W rezultacie nie tylko nie doprowadzono do zamknięcia kanału, ale w art. 8 umowy włosko-brytyjskiej, zawartej w r. 1938, przewidziano obowiązek przestrzegania przez obie strony postanowień konwencji z r. 1888.[34]

Z chwilą rozpoczęcia drugiej wojny światowej ogłoszono w Egipcie stan wyjątkowy. Wielka Brytania upoważniona — na mocy brytyjsko-egipskiego traktatu przymierza z r. 1936 (szczególnie istotne postanowienia art. 7 i 8) — do obrony Kanału Sueskiego skutecznie kontrolowała dostęp do kanału, a nawet przystąpiła do jego fortyfikowania w obawie przed niespodziewanym atakiem ze strony włoskich sił zbrojnych.

Rząd egipski wydał pod presją Wielkiej Brytanii szereg aktów prawnych (najważniejszy to proklamacja wojenna z 3 września 1939 r.) ustanawiających w Port Saidzie i w Suezie wojskową służbę inspekcyjną dla statków przepływających przez kanał. Akty te zawierały także regulaminy żeglugi w kanale (dotyczyły m. in. sprawy używania aparatów radiowych, cenzury). [35]

W czasie drugiej wojny światowej Kanał Sueski był zamknięty dla niemieckich i włoskich statków handlowych i okrętów wojennych. Zajmowanie statków przewożących kontrabandę wojenną było przeprowadzane w oparciu o zasady ustalone podczas pierwszej wojny światowej.

---

[32] Baxter: op. cit., s. 219; por. także Gilas: *Prawnomiędzynarodowe położenie...*, s. 252

[33] Ch. Rousseau: *Droit international public*, Paris 1953, s. 407; w sprawie statku „Gutenfels" także: Hoskins: *op. cit.*, s. 99 — „jest pewna doza ponurego humoru w obecnej sytuacji, kiedy rząd turecki z namowy Niemiec szuka dróg zniszczenia kanału, podczas gdy niemiecki statek, zajęty przez rząd brytyjski, prosi w brytyjskim sądzie o uwolnienie na tej podstawie, że okolice kanału powinny być absolutnie nienaruszone." W sprawach statków „Barenfels" i „Derfflinger" uznano Port Said jako port nieprzyjacielski w odniesieniu do mocarstw centralnych.

[34] H. L. Hoskins: *The Suez Canal as an International Waterway*, „American Journal of International Law" 1943, nr 2, s. 382

[35] Por. Obieta: *op. cit.*, ss. 83—84.

Formalnym wymogom art. 4 konwencji z r. 1888 stało się zadość, bowiem żaden statek nie został zatrzymany przed opuszczeniem wód kanału.[36] Warto podkreślić, że Egipt dopiero 24 lutego 1945 r. przystąpił do drugiej wojny światowej, pozostając do tego czasu państwem neutralnym.[37]

V

Zasada wolności żeglugi na Kanale Sueskim w czasie konfliktu zbrojnego z udziałem Egiptu — sformułowana w konwencji z r. 1888 — napotkała wiele trudności w związku z konfliktami izraelsko-arabskimi. Działania wojenne pomiędzy Izraelem a państwami arabskimi rozpoczęły się bezpośrednio po proklamowaniu państwa Izrael (14 maja 1948 r.). W proklamacji nr 5 z 15 maja 1948 r. została ustanowiona przez rząd egipski zasada wizytowania i rewidowania statków (bez względu na ich banderę) w portach Aleksandrii, Port Saidu i Suezu. Uzupełnieniem tej proklamacji była proklamacja nr 13, z której wynikało, że kontrola prowadzona jest w celu zbadania, czy towary przewożone na statkach nie są przeznaczone dla Izraela. Jeżeli w czasie wizyty czy rewizji natrafiono na takie towary, miały one być konfiskowane na podstawie zarządzenia władz przewidzianych przy wprowadzeniu stanu wyjątkowego.[38]

Na podstawie proklamacji nr 38 z 8 lipca 1948 r. utworzono w Aleksandrii Trybunał Łupów, określając jednocześnie, że pod pojęciem łupu należy rozumieć „wszelkie towary jakiegokolwiek rodzaju wysyłane bezpośrednio lub pośrednio do instytucji lub osób znajdujących się w Palestynie, jeśli mają one na celu wzmóc wysiłki wojenne syjonistów, którzy walczą w Palestynie, a także jeśli zostaną zajęte przez władze wojskowe morskie, administrację celną lub administrację straży granicznej w portach egipskich, na egipskich lub palestyńskich wodach terytorialnych oraz na morzu pełnym podczas działań wojennych w Palestynie"; w art. 24

[36] Van der Mensbrugghe: *op. cit.*, s. 72; w przypisie 192 czytamy: „Według Avrama miał miejsce tylko jeden przypadek zatrzymania w strefie kanału. Dotyczyło to włoskiego statku „Verbania", którego ładunek był tego rodzaju, że blokował kanał. Statek został zatrzymany po oficjalnym przystąpieniu Włoch do wojny (11 czerwca 1940 r.), a zajęcie miało miejsce poza strefą trzech mil. Inne przypadki zatrzymania i zajęcia nie były sygnalizowane [...]."

[37] Rousseau: *op. cit.*, ss. 407—408, autor podkreśla, że „podczas drugiej wojny światowej kanał doznał 64 ataków powietrznych ze strony mocarstw osi: przepływ przez kanał został przerwany łącznie na 77 dni, z tego trzykrotnie na więcej niż tydzień. Dało się zaobserwować paradoksalny charakter sytuacji prawnej, gdyż Egipt zadowolił się zerwaniem stosunków dyplomatycznych z państwami osi na mocy art. 7 traktatu z 1936 r., a wypowiedział wojnę Niemcom i Japonii dopiero 24 lutego 1945 r."

[38] Gilas: *Prawnomiędzynarodowe położenie...*, s. 244.

postanowiono natomiast, że „okręty wojenne oraz statki należące do syjonistów z Palestyny będą poddane konfiskacie po ich zajęciu i staną się własnością państwa, bez potrzeby przekazywania sprawy trybunałowi łupów." [39]

Układ rozejmowy podpisany 24 lutego 1949 r.[40] zakończył działania wojenne między Izraelem a Egiptem.

Po zakończeniu działań wojennych Egipt nadal stosował ograniczenia zasady wolności żeglugi na kanale; były to przede wszystkim ograniczenia natury administracyjnej (kontrole celne, sanitarne). Statki izraelskie były w dalszym ciągu pozbawione możliwości korzystania z kanału.

Potwierdzeniem zgodności postępowania Egiptu z postanowieniami układu rozejmowego było stanowisko zajęte przez Mieszaną Komisję do Spraw Zawieszenia Broni, która w oświadczeniu z 8 czerwca 1949 r. stwierdziła: „Co się tyczy skargi Izraela [41] uważa się, że postępowanie egipskie nie stanowi, jak utrzymywano, naruszenia art. 1 § 2 ogólnego układu rozejmowego, gdyż nie podjęto żadnego agresywnego kroku przez jakiekolwiek siły zbrojne. Uważa się również, że postępowanie egipskie w Kanale Sueskim nie stanowi, jak utrzymywano, naruszenia art. 2 § 2 ogólnego układu rozejmowego, albowiem żadna jednostka wojskowych lub paramilitarnych sił lądowych, morskich i powietrznych, włącznie z oddziałami nieregularnymi, nie dokonała jakiegokolwiek wojennego lub wrogiego ataku przeciwko wojskowym lub paramilitarnym siłom drugiej strony lub przeciwko osobom cywilnym na terytorium znajdującym się pod kontrolą tej strony." [42]

---

[39] *Loc. cit.*

[40] Zb. D. 1949, nr 3, ss. 190—220.

[41] Izrael reprezentował stanowisko, że postępowanie Egiptu stanowiło naruszenie postanowień układu rozejmowego z r. 1949. Postanowienia — które, zdaniem Izraela, zostały przez Egipt naruszone — brzmią: art. 1 § 2 — „Żadna ze stron nie będzie prowadziła ani planowała zaczepnej akcji zbrojnej lądowej, morskiej czy lotniczej —przeciwko ludom lub siłom zbrojnym drugiej strony, ani też nie będzie taką akcją groziła; rozumie się, że użyty w tym kontekście wyraz „planowała" nie dotyczy normalnego planowania sztabowego, powszechnie praktykowanego w organizacjach wojskowych"; art. 2 § 2 — „Żadna grupa lądowych morskich lub lotniczych sił zbrojnych lub paramilitarnych obu stron, włączając w to wojska nieregularne, nie popełni żadnego aktu wojennego lub nieprzyjaznego przeciwko siłom zbrojnym lub paramilitarnym drugiej strony, ani też przeciwko osobom cywilnym na terytorium przez te strony kontrolowanym; żadna z wymienionych grup, w jakimkolwiek celu nie posunie się też poza linię demarkacyjną zawieszenia broni ani nie przekroczy tej linii, jak jest ona opisana w Artykule 6 niniejszej umowy, z wyjątkiem przewidzianym w Artykule 3 tejże umowy; żadna z tych grup nie naruszy gdziekolwiek bądź indziej granicy międzynarodowej; nie naruszy również przestrzeni powietrznej drugiej strony ani nie będzie przez nią przelatywała, jak również nie będzie przepływała przez wody terytorialne drugiej strony w pasie trzech mil od brzegu tej strony."

[42] United Nations Doc. S/PV. 518 (1950), ss. 28—29.

Rezolucja przyjęta przez Radę Bezpieczeństwa ONZ dnia 1 września 1951 r. wzywała Egipt do „zakończenia ograniczania przepływu międzynarodowej floty handlowej i towarów przez Kanał Sueski, zaprzestania wszystkich interwencji poza mającymi na celu utrzymanie bezpieczeństwa żeglugi w samym kanale, i do przestrzegania będących w mocy konwencji międzynarodowych [...]. Ponieważ zawieszenie broni istnieje już dwa i pół roku, ma ono więc charakter ciągły i żadna ze stron nie może aktualnie stwierdzić, że jest stroną prowadzącą wojnę i żądać dla siebie prawa wizyty, rewizji i zajęcia, dla jakiegoś uzasadnionego celu samoobrony." [43]

Warto odnotować, że Komitet Polityczny Ligi Państw Arabskich uchwalił rezolucję stwierdzającą, iż postanowienia rezolucji Rady Bezpieczeństwa z r. 1951 są niemożliwe do pogodzenia z prawem Egiptu do samoobrony i jego wewnętrzną suwerennością.[44]

Ponowne skierowanie sprawy do Rady Bezpieczeństwa przez Izrael 15 lutego 1954 r. zostało zakończone nowozelandzkim projektem, wzywającym Egipt do podporządkowania się postanowieniom rezolucji z r. 1951 — projekt ten ze względu na sprzeciw delegata Związku Radzieckiego nie został przyjęty.[45]

W dniu 28 września 1954 r. władze egipskie skonfiskowały izraelski statek „Bat Galim", który wpłynął do portu Tewfik z zamiarem przepływu przez kanał. Władze egipskie umotywowały swoje stanowisko koniecznością obrony kanału przed nieprzyjacielskimi poczynaniami, jakie mogły mieć miejsce w czasie przepływu statków izraelskich przez Kanał Sueski.[46]

Zarządzenia egipskie były stosowane do czasu anglo-francusko-izraelskiej agresji na Egipt. Zatopienie szeregu statków w kanale oraz wysadzenie mostów stało się powodem zamknięcia Kanału Sueskiego od 3 listopada 1956 r. do 9 kwietnia 1957 r. Po otwarciu kanału [47] rząd egipski kontynuował poprzednią linię polityki w przedmiocie udostępniania Kanału Sueskiego dla międzynarodowej żeglugi. Bezpośrednio po otwarciu kanału szereg statków nie otrzymało zezwolenia na przepłynięcie przez kanał. Uzasadnieniem takiego stanowiska władz egipskich były przyczyny

[43] United Nations Doc. S/2298.

[44] Baxter: *op. cit.*, s. 231.

[45] United Nations Doc. S/PV. 664 (1954), s. 12.

[46] Baxter: *op. cit.*, ss. 231—232.

[47] Kanał został otwarty 8 marca 1957 r. dla statków do 500 ton, a od 20 marca tegoż roku został udostępniony dla statków powyżej 2000 ton. Pierwszymi statkami byłych interwenientów, które przepłynęły przez Kanał Sueski, były statki: brytyjski „West Breeze" (19 kwietnia 1957 r.) i francuski „Picardie" (16 czerwca 1957 r.) cyt. wg Ch. Rousseau: *Égypte et Israël, Restrictions apportées par les autorités égyptiennes à la liberté de navigation dans le canal de Suez*, RGDIP 1959, nr 3, s. 515.

podyktowane względami bezpieczeństwa (w odniesieniu do statków izraelskich lub statków innych bander przewożących towary dla Izraela).[48]

W r. 1959 zarządzenia egipskie znalazły zastosowanie w odniesieniu tak do statków handlowych, jak i towarów przewożonych do i z Izraela bądź w Izraelu wyprodukowanych. Z tych przyczyn zostały zajęte towary liberyjskiego statku „Kapitan Manolis" (26 lutego), zachodnioniemieckiego „Lieselott" (13 maja) i greckiego „Nicolas Kairis" (25 marca).[49] W dniu 21 maja 1959 r. duński statek towarowy „Inge Toft" przewożący towar izraelski z przeznaczeniem do Hong-Kongu został zatrzymany w Port Saidzie. Wobec niezastosowania się armatora do decyzji władz egipskich polecających wyładowanie i zajęcie statku, przebywał on w kanale do 15 lutego 1960 r., kiedy na koszt właścicieli został rozładowany i mógł kontynuować żeglugę.[50] Podobnie przedstawiała się sytuacja w sprawie greckiego statku towarowego „Astypalea", który został zatrzymany w Port Saidzie 18 grudnia 1959 r., a żeglugę mógł kontynuować dopiero po wyładowaniu towarów pochodzenia izraelskiego, co nastąpiło 9 kwietnia 1960 r.[51]

Należy zaznaczyć, że statki państw neutralnych przewożące towar w żaden sposób nie związany z Izraelem mogły korzystać ze swobodnego przepływu przez kanał bez żadnych ograniczeń.[52]

W wyniku agresji Izraela na Egipt 5 czerwca 1967 r. Kanał Sueski został ponownie zamknięty.[53] Siły zbrojne Izraela obsadziły wschodni brzeg kanału, który znalazł się na linii przerwania ognia.

---

[48] *Ibid.*, s. 516; 22 lipca został zatrzymany w Suezie izraelski marynarz Raffi Eilon, znajdujący się na pokładzie duńskiego statku „Brigitte Toft", który przewoził ładunek do Haify. Eilon został zwolniony 14 sierpnia. Podobnie władze Suezu za przewożenie towarów dla Izraela odmówiły ułatwień w zaopatrzeniu statkom: amerykańskiemu „Catherine" (16 sierpnia) oraz norweskiemu „Mars" (16—19 sierpnia) i „Hubro" (11 września).

[49] *Loc. cit.* Trybunał Łupów w Aleksandrii uznał dodatkowo w decyzji z 25 czerwca 1959 r. wartość zajęcia ładunku statku „Kapitan Manolis" o wartości 31 000 funtów szterlingów.

[50] Ch. Rousseau: *Égypte et Israël, Restrictions apportées par les autorités égyptiennes à la liberté de navigation dans le canal de Suez*, RGDIP 1960, nr 3, s. 622.

[51] *Ibid.*, ss. 621—622.

[52] *Loc. cit.*

[53] Ch. Rousseau: *Égypte (RAU), Fermeture du canal de Suez par les autorités égyptiennes à la suite du déclenchement des hostilités avec Israël (6 juin 1967), Suspension sine die le janvier 1968 des travaux de dégagement du canal entrepris le 27 janvier*, RGDIP 1968, nr 2, s. 427; autor podaje dalej, że 6 czerwca 1967 r. rząd egipski podjął decyzję zamknięcia kanału, aby zabezpieczyć statki znajdujące się w kanale przed atakami Izraela. Trzy dni później władze egipskie poleciły zablokować kanał szczątkami statków egipskich „Mekka", „Nadj" i „Djeddah", towarowego

Rezolucja Rady Bezpieczeństwa z 22 listopada 1967 r.[54] podkreśla „niedopuszczalność nabytków terytorialnych drogą wojny oraz potrzebę starań o sprawiedliwy i trwały pokój, w którym każde państwo tego regionu mogłoby żyć w warunkach bezpieczeństwa" i stwierdza konieczność wycofania izraelskich sił zbrojnych z terytoriów zajętych podczas niedawnego konfliktu (pkt 1 lit. a), a ponadto — konieczność zagwarantowania wolności żeglugi na międzynarodowych szlakach wodnych tego regionu (pkt 2 lit. a).

W grudniu 1967 r. władze egipskie podjęły kroki w celu uruchomienia kanału, dążąc do uwolnienia statków znajdujących się w nim od chwili rozpoczęcia działań wojennych. Inicjatywa egipska spotkała się z poparciem sekretarza generalnego ONZ, który w liście do ministra spraw zagranicznych Izraela zaznaczył m. in.: „Wierzę [...], że Pan umożliwi przeprowadzenie w północnej części Kanału inspekcji, której rozpoczęcie, pod bacznym okiem obserwatora ONZ, przewidziane jest na 30 stycznia, bez spowodowania jakiegokolwiek ryzyka złamania zawieszenia broni." [55] Wykonanie tego zadania zostało udaremnione przez stronę izraelską, której wojska w chwili podjęcia prac otworzyły ogień.[56]

Na początku 1969 r. prowadzone były dalsze konsultacje na temat oczyszczenia kanału i udostępnienia go dla żeglugi międzynarodowej [57], trzeba jednak przyjąć (ponieważ i te wysiłki spotkały się ze sprzeciwem ze strony izraelskiej), że uruchomienie Kanału Sueskiego, jak również

---

statku obcego, oraz pewną liczbą pogłębiarek, małych torpedowców obserwacyjnych i czółen.

[54] Rezolucja nr S/242/1967 Rady Bezpieczeństwa w sprawie sytuacji na Bliskim Wschodzie (Nowy Jork, dnia 22 listopada 1967), Zb. D. 1967, nr 10—11, ss. 1551—1553.

[55] List sekretarza generalnego ONZ U Thanta do ministra spraw zagranicznych Izraela Abby Ebana w sprawie ewakuacji statków unieruchomionych na Kanale Sueskim (Nowy Jork, dnia 28 stycznia 1968 r.), Zb. D. 1968, nr 3, ss. 284—287.

[56] R o u s s e a u: *Égypte (RAU)...*, s. 429; autor informuje dalej, że prace związane z oczyszczaniem wszczęto 27 stycznia 1968 r. o godzinie 4 rano sondowaniem głębokości kanału. Ale w następstwie pojedynku artyleryjskiego, który miał miejsce w godzinach rannych 30 stycznia, prace zostały przerwane. Już wcześniej, bo 26 stycznia, Izrael nie wyraził zgody na prowadzenie prac przez organizację techniczną Egiptu, pracującą pod nadzorem obserwatorów ONZ; por. także: J. D z i e d z i c, T. W a l i c h n o w s k i: *Wokół agresji Izraela (1967 r.)*, Warszawa 1968, s. 177.

[57] Dnia 13 lutego 1969 r. rząd Zjednoczonej Republiki Arabskiej wyraził zgodę na podjęcie przez armatorów statków, które zostały uwięzione w Kanale Sueskim w wyniku wojny z Izraelem w r. 1967, badań zmierzających do ustalenia możliwości wyprowadzenia statków południowym łożyskiem kanału. Pod koniec lutego eksperci zaangażowani przez armatorów przystąpili do wstępnych prac badawczych, które podobnie jak i poprzednie próby zostały przerwane przez Izrael („Dokumentacja Prasowa" 1969, nr 805, s. 184).

zapewnienie wolności żeglugi dla wszystkich bander świata było wówczas uzależnione przede wszystkim od pokojowego rozstrzygnięcia konfliktu bliskowschodniego.[58]

VI

Praktyka od początku istnienia Kanału Sueskiego przedstawiała się następująco: kanał był faktycznie zamknięty dla statków handlowych i okrętów wojennych państwa, będącego w stanie wojny z państwem, które sprawowało władzę nad kanałem (początkowo tym państwem była Turcja, później Wielka Brytania, a następnie Egipt, który w pewnym okresie czasu występował jako Zjednoczona Republika Arabska); ponadto w stosunku do statków handlowych i okrętów wojennych państw neutralnych wykonywane było prawo wizyty, rewizji i konfiskaty.

Czy postępowanie to było zgodne ze zobowiązaniami międzynarodowymi Egiptu, a w szczególności, czy było ono zgodne z postanowieniami konwencji z r. 1888? Odpowiedź na to pytanie winna być nieco obszerniejsza ze względu na konieczność uwzględnienia różnych elementów, skomplikowanych nie tylko z politycznego, ale także z prawnego punktu widzenia.

Za punkt wyjściowy rozważań należy przyjąć przede wszystkim postanowienia zawarte w art. 1, 4, 10 i 11 konwencji z r. 1888. Z art. 1 wynika, że „Sueski kanał morski będzie zawsze wolny i otwarty w czasie wojny i w czasie pokoju, dla wszystkich statków handlowych i okrętów wojennych [...]". Zasadę tę w odniesieniu do okrętów wojennych powtarza

---

[58] Na pytanie specjalnego przedstawiciela ONZ, Gunnara Jarringa, „Czy Zjednoczona Republika Arabska zgadza się zapewnić Izraelowi swobodę żeglugi na międzynarodowych szlakach wodnych tej strefy, a zwłaszcza w: a) Cieśninie Tiran i b) Kanale Sueskim"? (Zb. D. 1971, nr 1, s. 91), rząd egipski odpowiedział: „Ogłosiliśmy gotowość wprowadzenia w życie wszystkich postanowień rezolucji Rady Bezpieczeństwa, obejmujących — *inter alia* — swobodę żeglugi na międzynarodowych szlakach wodnych tego regionu, pod warunkiem, że Izrael wykona analogicznie wszystkie postanowienia rezolucji Rady Bezpieczeństwa" (Zb. D. 1971, nr 1, s. 96); por. także wcześniejsze oświadczenie prezydenta G. A. Nassera, który w wywiadzie dla telewizji USA wyraził gotowość uznania prawa Izraela do swobodnego korzystania z Kanału Sueskiego w razie pokojowego rozstrzygnięcia konfliktu bliskowschodniego („Trybuna Ludu" 23 IV 1969, s. 2); oraz stanowisko prezydenta A. Sadata, wyrażone 4 stycznia 1971 r.: „Jeśli Izrael w okresie trzydziestodniowym dokona częściowego wycofania swoich wojsk ze wschodniego brzegu Kanału Sueskiego, wówczas Egipt gotów jest szybko przystąpić do prac mających na celu przywrócenie normalnej żeglugi międzynarodowej na kanale. Egipt uważałby to za pierwszy krok na drodze do wprowadzenia w życie rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ z 22 listopada 1967 r." (*Okiean, tiechnika, prawo*, Moskwa 1972, s. 37).

i rozwija art. 4 stwierdzając m. in., że „żadne prawa wojny, żadne kroki nieprzyjacielskie lub zarządzenia mające na celu tamować swobodę żeglugi na kanale nie będą mogły być wykonywane w kanale [...] nawet gdyby Cesarstwo Otomańskie było jednym z mocarstw wojujących."

Tak szerokie sformułowanie, chociaż nie wskazuje *expressis verbis* na statki i okręty państwa nieprzyjacielskiego, nie pozwalałoby w zasadzie na ograniczenie wolności żeglugi w odniesieniu do tych statków i okrętów. Ale art. 4 konwencji nie jest jedynym przepisem dotyczącym tej materii.

Artykuł 10 stanowi: „[...] przepisy art. 4, 5, 7 i 8 nie będą przeszkodą dla zarządzeń, które by JM Sułtan i JW Kedyw [...] musieli poczynić w celu zabezpieczenia własnymi siłami obrony Egiptu i utrzymania porządku publicznego." Obrona kraju wymaga — i niewątpliwie wymagała już w okresie formułowania postanowień konwencji z r. 1888 — niedopuszczania statków i okrętów państwa nieprzyjacielskiego na drogi wodne usytuowane na terytorium drugiego państwa wojującego. Wolność żeglugi statków i okrętów państwa nieprzyjacielskiego na drodze wodnej wiodącej przez terytorium drugiego państwa wojującego, a także odpowiadający temu prawu obowiązek państwa nadbrzeżnego w dziedzinie nieprzeszkadzania w żegludze statków i okrętów państwa-przeciwnika, nie mają precedensu w historii wojen i nie dają się pogodzić z wymogami zdrowego rozsądku. Statki i okręty przeciwnika mogą posłużyć do bombardowania terytorium, do zaminowania wód, współcześnie mogą służyć jako bazy dla samolotów bojowych, mogą wreszcie stanowić punkt wyjściowy dla desantów czy infiltracji dywersantów itp.

Inaczej mówiąc, nie można sobie wyobrazić zarządzeń obronnych, odnoszących się do terytorium Egiptu, które nie dotyczyłyby w pierwszym rzędzie zamknięcia dostępu do tego terytorium dla sił nieprzyjacielskich.

Ale — odpowiadają zwolennicy absolutnej i niczym nie ograniczonej żeglugi na Kanale Sueskim — istnieje przecież art. 11 konwencji z r. 1888, który stanowi, że: „[...] Zarządzenia, które będą poczynione w wypadkach przewidzianych w art. 9 i 10 niniejszego traktatu, nie powinny stanowić przeszkody w swobodnym korzystaniu z kanału."

Jaki jest stosunek między postanowieniami art. 10 i 11? Ponieważ pełne zastosowanie postanowień jednego z tych artykułów uniemożliwia pełną realizację drugiego z nich — istnieje pomiędzy nimi sprzeczność. Jeżeli bowiem stosować w pełni postanowienia art. 10, to wynika z nich prawo państwa do niedopuszczenia — dla zapewnienia obrony swego terytorium — statków i okrętów nieprzyjaciela do korzystania z kanału; konsekwencją więc tego przepisu jest prawo ograniczenia wolności żeglugi na kanale.

Jeżeli natomiast zastosować w pełni postanowienia art. 11, to możliwość obrony terytorium Egiptu staje się co najmniej problematyczna,

jeżeli nie zostaje całkowicie przekreślona. „Trudno byłoby bronić Zjednoczonej Republiki Arabskiej działalnością, która zatrzymywałaby się raptownie w miejscu, gdzie wody kanału pluskają o piaski pustyni" — zauważał R. Baxter; a dalej: „Nie można poważnie kwestionować prawa ZRA do zamykania kanału dla okrętów wojennych nieprzyjaciela, gdyż jest to działalność absolutnie konieczna dla obrony Egiptu. Nie można też oczekiwać, by ZRA miała obowiązek dopuszczać do korzystania z kanału — izraelskie statki handlowe czy też statki neutralne wiozące materiały wojenne dla Izraela, który jest w stanie wojny z ZRA." [59]

Konieczne jest więc podjęcie próby interpretacji przytoczonych wyżej przepisów konwencji z r. 1888, zgodnie z istniejącymi w prawie międzynarodowym regułami interpretacyjnymi.[60]

Rozpoczynając od interpretacji gramatycznej można stwierdzić, że użyty w art. 10 zwrot „nie będą przeszkodą dla zarządzeń" *(ne feront pas obstacle aux mesures)* jest sformułowaniem bardziej kategorycznym niż zwrot użyty w art. 11 „nie powinny stanowić przeszkody w swobodnym korzystaniu" *(ne devront pas faire obstacle au libre usage).* Z kategorycznego sformułowania art. 10 wynika, że jest to przepis nadrzędny i winien być stosowany wbrew postanowieniom art. 4, 5, 7 i 8; stąd też nadrzędne znaczenie zarządzeń koniecznych dla obrony terytorium Egiptu. Z mniej kategorycznego sformułowania art. 11 wynika, że zawarta w nim zasada dopuszcza wyjątki, a sformułowanie „nie powinny stanowić przeszkody" nie oznacza wcale — „nie mogą stanowić przeszkody". Z różnicy między tymi sformułowaniami można zatem sądzić, że postanowienia zawarte w art. 10 mają pierwszeństwo przed postanowieniami zawartymi w art. 11 i w razie sprzeczności między prawem państwa nadbrzeżnego do samoobrony a prawem innych państw do swobodnej żeglugi — należy przede wszystkim uwzględnić interes państwa nadbrzeżnego.

Do takiego wniosku prowadzą także inne reguły interpretacyjne zastosowane do konwencji z r. 1888. Za pierwszeństwem interesów państwa nadbrzeżnego przed interesami użytkowników kanału przemawia zasada *in dubio mitius* oznaczająca — w razie powstania wątpliwości — obowiązek interpretacji umowy międzynarodowej na korzyść państwa obciążonego jej postanowieniami, w konkretnym więc przypadku — Egiptu.

---

[59] Baxter: *op. cit.*, s. 223.

[60] Odnośnie reguł interpretacyjnych por. m. in. L. Ehrlich: *Interpretacja traktatów,* Warszawa 1957; J. Makowski: *Organa państwa w stosunkach międzynarodowych, zjazdy międzynarodowe, umowa międzynarodowa,* Warszawa 1957, ss. 199—204; S. E. Nahlik: *Wstęp do nauki prawa międzynarodowego,* Warszawa 1967, ss. 334—340; L. Oppenheim (H. Lauterpacht): *International Law. A Treatise,* VII ed., vol. II, London 1952, ss. 949—958; *Kurs mieždunarodnogo prawa* (red. W. M. Czchikwadze), t. IV, Moskwa 1968, ss. 198—218.

Gdy z dwóch możliwych interpretacji jedna ogranicza w większym stopniu wykonywanie suwerenności państwa niż druga — należy zastosować tę drugą interpretację.

Zasada *ut res magis valeat quam pereat*, zwana także zasadą efektywności, polega na tym, że z dwóch wykładni — z których jedna dopuszcza rozsądne znaczenie wszystkich części umowy międzynarodowej (w tym przypadku poszanowanie suwerenności Egiptu i wolności żeglugi z jednym ograniczeniem, które dotyczy statków i okrętów państwa będącego w stanie wojny z Egiptem), a druga czyni pewne postanowienie niemożliwym do przyjęcia (np. obowiązek państwa nadbrzeżnego w kwestii ułatwienia prowadzenia wojny nieprzyjacielowi) — wybrać należy wykładnię pierwszą.

Z kolei w grę wchodzi reguła, że wszelkie ciężary i ograniczenia obciążające tylko jedną stronę winny być interpretowane zwężająco.

Podstawę do interpretacji umów międzynarodowych stanowi także zachowanie się stron po zawarciu umowy — a historia Kanału Sueskiego wskazuje na ograniczenia wolności żeglugi stosowane wobec przeciwnika państwa nadbrzeżnego już od chwili otwarcia kanału.

Wydaje się, że w oparciu o przytoczone wyżej argumenty istnieją podstawy do zwężającej interpretacji art. 11, którego sens byłby w takim razie następujący: „Zarządzenia, które będą poczynione w wypadkach przewidzianych w art. 9 i 10 niniejszego traktatu nie powinny stanowić przeszkody w swobodnym korzystaniu z kanału przez państwa będące w stanie pokoju z Egiptem."

Powyższa próba interpretacji art. 10 i 11 konwencji z r. 1888 nie jest jedyną możliwą i stosowaną. Istnieją również próby interpretacji konwencji z r. 1888 w kierunku absolutnej wolności żeglugi, obejmującej także statki i okręty państwa nieprzyjacielskiego. Ale nawet przy przyjęciu tego rodzaju interpretacji [61] istnieją dalsze argumenty, przemawiające za legalnością postępowania Egiptu przy ograniczaniu wolności żeglugi statków i okrętów państwa nieprzyjacielskiego.

Za legalnością postępowania Egiptu przemawia w obecnej sytuacji międzynarodowej postawienie — zgodnie z kartą NZ — wojny agresywnej poza prawem, gdy w momencie powstania konwencji konstantynopolitańskiej wszelkie wojny — a więc także wojny agresywne — zaliczane były do legalnych środków rozstrzygania sporów międzynarodowych. Ta nadrzędna zasada współczesnego prawa międzynarodowego nie może pozostawać bez wpływu na ocenę sytuacji w czasie wojny.

Państwo naruszające podstawową zasadę prawa międzynarodowego — zakaz wojny agresywnej — traci (w pewnym sensie) prawo powoływania

[61] Por. Gilas: *Prawnomiędzynarodowe położenie...*, ss. 252—253.

się na normy tego prawa w odniesieniu do swej nielegalnej działalności i jej ochrony. Pełna prawnomiędzynarodowa ochrona państwa-agresora nie dałaby się pogodzić z zasadą dobrej wiary w obrocie międzynarodowym. Ani konwencja z r. 1888, ani żadna inna obowiązująca umowa międzynarodowa nie mogą pozostawać w sprzeczności ze współcześnie obowiązującymi nadrzędnymi zasadami prawa międzynarodowego, nie mogą więc służyć agresorowi i agresji. W związku z tym agresor nie może się powoływać na zasadę wolności żeglugi aż do czasu zaprzestania agresji.

Uczony niemiecki Rudolf Laun stwierdził jeszcze w r. 1918: „Interesy komunikacji winny mieć pierwszeństwo przed interesami ataku, ale winny ustępować interesom obrony.” [62] Parafrazując tę tezę, można by dzisiaj powiedzieć: „Wolność żeglugi nie obowiązuje w przypadku agresji, ale ma zastosowanie w razie samoobrony”. Tak więc można by podjąć próbę uzasadnienia prawa Izraela do korzystania z Kanału Sueskiego w czasie wojny z Egiptem, ale wówczas gdyby Izrael był ofiarą agresji. Co prawda konflikt z r. 1948 nie doprowadził do określenia przez Radę Bezpieczeństwa którejś ze stron mianem agresora, ale agresywny charakter działań wojennych Izraela — zarówno w r. 1956, jak też w r. 1967 — nie ulega wątpliwości. Izrael jako agresor nie może powoływać się na konwencję z r. 1888 dla uzasadnienia prawa do swobodnej żeglugi, nie ma też podstaw do kwestionowania restryktywnych zarządzeń Egiptu, który tą drogą realizuje prawo do samoobrony.

Powyższe rozumowanie zdaje się też znajdować potwierdzenie w przepisach konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów. Chociaż konwencja ta nie weszła jeszcze w życie wobec braku wymaganej ilości ratyfikacji i tym samym nie obowiązuje stron konfliktu bliskowschodniego, ale postanowienia jej stanowią kodyfikację prawa zwyczajowego i rzucają dodatkowe światło na omawianą sprawę.

Art. 31 ust. 3 lit. c konwencji o prawie traktatów stwierdza, że dla celów interpretacji traktatów należy brać pod uwagę „każdą odpowiednią zasadę prawa międzynarodowego, mającą zastosowanie w stosunkach między stronami” — w tym przypadku „odpowiednią zasadą” jest zakaz agresji.

Z kolei art. 64 wspomnianej konwencji stanowi: „Jeżeli powstanie nowa bezwzględnie obowiązująca norma powszechnego prawa międzynarodowego, każdy istniejący traktat, który jest sprzeczny z tą normą staje się nieważny i wygasa”.[63] Nie posuwając się do twierdzenia, że wygasła cała konwencja z r. 1888, można by twierdzić, że wygasły te jej postano-

[62] R. Laun: *Die Internationalisierung der Meerengen und Kanäle*, Den Haag 1918, s. 140.

[63] Tekst konwencji: A. Górbiel: *Prawo międzynarodowe, Źródła i materiały*, t. 2, Katowice 1970, ss. 7—30.

wienia, które ograniczają prawo państwa do samoobrony, umożliwiając działalność agresorowi. Podsumowując — gdyby nawet interpretacja konwencji z r. 1888 miała prowadzić do wniosku, że statki i okręty przeciwnika państwa nadbrzeżnego mają prawo przepływu przez Kanał Sueski, prawo to nie mogłoby przysługiwać państwu-agresorowi.

VII

Dnia 6 października 1973 r. doszło do kolejnego — czwartego już od r. 1948 — konfliktu zbrojnego pomiędzy Izraelem a sprzymierzonymi siłami egipsko-syryjskimi.[64] Konflikt ten określany mianem wojny październikowej, został przerwany po 17-dniowych działaniach wojennych rezolucją nr 338, uchwaloną przez Radę Bezpieczeństwa w dniu 22 października 1973 r. Rezolucja ta głosi: „Rada Bezpieczeństwa:

1) wzywa wszystkie walczące strony do zaprzestania ognia i niezwłocznego położenia kresu wszelkim działaniom wojennym, na pozycjach zajmowanych obecnie, w ciągu 12 godzin od przyjęcia tej decyzji;

2) wzywa zainteresowane strony, by niezwłocznie po zawieszeniu ognia przystąpiły do wykonywania wszystkich postanowień rezolucji Rady Bezpieczeństwa nr 242 (1967);

3) postanawia, że niezwłocznie i równocześnie z zaprzestaniem ognia zainteresowane strony podejmą — pod właściwymi auspicjami — rokowania w celu ustanowienia sprawiedliwego i trwałego pokoju na Bliskim Wschodzie." [65]

Strony egipska i izraelska niezwłocznie wydały rozkazy przerwania walk, strona syryjska uczyniła to 24 października.

Równolegle z próbami pokojowego rozstrzygnięcia problemu bliskowschodniego podejmowane były kroki zmierzające do otwarcia Kanału Sueskiego. Podczas konferencji prasowej w Kairze (31 października 1973 r.) prezydent A. Sadat oświadczył, że jeżeli sprawy na Bliskim Wschodzie będą się układały pomyślnie, Egipt gotów jest — po upływie 4 miesięcy — otworzyć Kanał Sueski dla żeglugi międzynarodowej.[66]

Po realizacji zawartego 18 stycznia 1974 r. porozumienia o rozdzieleniu wojsk egipskich i izraelskich w strefie Kanału Sueskiego [67], rząd egip-

---

[64] Zob. Przebieg walk arabsko-izraelskich, „Kronika" 1973, nr 1028, ss. 1026—1029.

[65] „ONU, Chronique mensuelle" 1973, nr 10, s. 28; zob. także: *Sowriemiennoje mieżdunarodnoje morskoje prawo, Rieżim wod i dna mirowogo okieana*, Moskwa 1974, s. 219.

[66] „Kronika" 1973, nr 1030, s. 1084.

[67] Szerzej na temat porozumienia i jego wprowadzenia w życie por. „Kronika" 1974, nr 1041, ss. 75—78, oraz „Kronika" 1974, nr 1051, s. 329.

ski przystąpił do prac mających na celu jak najszybsze oddanie kanału do dyspozycji żeglugi międzynarodowej. Pierwszy etap związany był z oczyszczaniem i możliwie szybkim oddaniem go do eksploatacji; drugi etap — związany z tzw. planem Nassera z r. 1966 — przewiduje modernizację kanału w celu udostępnienia go najnowocześniejszym supertankowcom.[68]

Uroczyste otwarcie Kanału Sueskiego dla żeglugi międzynarodowej nastąpiło 5 czerwca 1975 r. — w ósmą rocznicę izraelskiej agresji na kraje arabskie.[69] Egipt zapowiedział respektowanie postanowień konwencji z r. 1888. Zarówno otwarcie kanału, jak też poddanie żeglugi zasadom zawartym w konwencji z r. 1888 zostało przyjęte przez światową opinię publiczną jako wyraz pokojowych zamiarów Egiptu na drodze do ostatecznego rozwiązania konfliktu bliskowschodniego.

Wielu ekspertów wyrażało wątpliwości (opierając swoje przypuszczenia z jednej strony — na wzroście średniej nośności zbiornikowców, a z drugiej — na podniesieniu stawek asekuracyjnych ze względu na bliskość linii rozdzielenia wojsk egipskich i izraelskich na Synaju), czy po uruchomieniu Kanał Sueski odzyska dawne znaczenie. Oficjalne dane dotyczące funkcjonowania kanału w pierwszym okresie po wznowieniu żeglugi potwierdziły hipotezy ekspertów.[70]

Otwarcie Kanału Sueskiego wymagało praktycznego rozstrzygnięcia problemu udostępnienia kanału dla przepływu statków i towarów Izraela. Izraelskie czynniki rządowe wyrażały przypuszczenia, że Egipt potrafi docenić pokojowe kroki Izraela (redukcja wojsk izraelskich w bezpośrednim sąsiedztwie kanału) i zezwoli na przepływ statków izraelskich, a także na przewóz wszelkich (wojskowych i handlowych) materiałów z i do Izraela.

Tymczasem 22 czerwca 1975 r. prezydent A. Sadat oświadczył, że „statki izraelskie nie uzyskają prawa korzystania z Kanału Sueskiego,

---

[68] Szerzej zob. „Kronika" 1974, nr 1044, ss. 170—171; odnośnie wpływu zamknięcia Kanału Sueskiego na żeglugę światową zob.: J. Zaleski, J. Adamczyk, M. Rozwadowski: *Zarys geografii żeglugi i portów morskich*, Gdańsk 1974, ss. 185—195.

[69] Na temat przebiegu uroczystości otwarcia kanału zob. „Kronika" 1975, nr 1111, s. 666.

[70] W okresie od 5 czerwca do 5 września 1975 r. przez kanał przepłynęło 1866 statków, a wpływy z tytułu opłat za przepływ przyniosły Egiptowi 27 milionów dolarów, co w porównaniu z kwartalnymi wpływami w latach 1966—1967 stanowi poważny spadek dochodów, Por. dane zawarte w: „Kronika" 1975, nr 1119, s. 870; zob. także: H. Lekston: *Efekty ekonomiczne korzystania polskiej żeglugi liniowej z Kanału Sueskiego*, „Technika i Gospodarka Morska" 1975, nr 9, s. 569, oraz Ch. Rousseau: *Égypte, Réouverture du canal de Suez (5 juin 1975)*, RGDIP 1975, nr 4, ss. 1119—1120.

aż do momentu całkowitego i ostatecznego uregulowania konfliktu bliskowschodniego, uwzględniającego również problem palestyński. Egipt będzie jednak gotowy zgodzić się na przepływanie przez kanał okrętów nie należących do Izraela, lecz wiozących dla niego towary niestrategiczne, jeżeli rząd izraelski udowodni konkretnymi czynami dążenie do pokoju." [71]

Kwestia przepływu statków i towarów izraelskich przez kanał doczekała się ostatecznie traktatowego uregulowania w porozumieniu izraelsko-egipskim (z 4 września 1975 r.) w sprawie drugiego etapu rozdzielenia wojsk na Synaju.[72] Umawiające się strony stwierdziły, że nie traktują tego porozumienia jako ostatecznej formy zakończenia stanu wojny, uważając, że osiągnięcie porozumienia pokojowego winno nastąpić na drodze rokowań prowadzonych w ramach genewskiej konferencji pokojowej. Artykuł VII porozumienia stanowi, że ładunki niewojskowe do i z Izraela będą mogły być przewożone przez Kanał Sueski, lecz wyłącznie na statkach obcych bander (nieizraelskich). Sformułowanie takie jest uważane ze bezprecedensowe ustępstwo ze strony Egiptu w historii konfliktu bliskowschodniego.[73]

W dniu 22 września 1975 r. władze egipskie w Port Saidzie nie zezwoliły na przepływ przez kanał statkowi bandery panamskiej. Na pokładzie znajdował się obywatel izraelski M. Abie Nathan, przewożący symboliczne wiązanki kwiatów, które pragnął przekazać Egipcjanom jako dowód dobrej woli, został on natychmiast wydalony z terytorium egipskiego.[74]

W kilka dni później miało miejsce pierwsze bezpośrednie połączenie pomiędzy portami Egiptu i Izraela. Dokonał tego grecki statek „Stella Solaris", który przewiózł czterystuosobową grupę turystów amerykańskich z Aleksandrii (27 września) do izraelskiego portu Ashdod (29 września).[75]

Przepływ pierwszego statku z ładunkiem izraelskim, przewidywany na koniec października, nie doszedł do skutku w tym terminie ze względu na brak taryf określających wysokość opłat za korzystanie z kanału. Pierwszy ładunek przeznaczony dla Izraela (8500 ton cementu) został

---

[71] „Kronika" 1975, nr 1111, s. 666.

[72] Tekst porozumienia: „Kronika" 1975, nr 1120, ss. 887—888. Zawarcie porozumienia egipsko-izraelskiego doprowadziło do konfliktu między Syrią a Egiptem. Prezydent Syrii Asad stwierdził, że porozumienie jest zagrożeniem dla solidarności świata arabskiego, nie zawiera żadnej klauzuli ochronnej i zezwala na tranzyt towarów izraelskich przez Kanał Sueski, w sytuacji gdy 90% Synaju, a także Jerozolima, Gaza, Cisjordania i Wzgórza Golan pozostają nadal pod okupacją Izraela („Kronika" 1975, nr 1124, ss. 997—998).

[73] Por. T. Bartkowski: *Kierunki zmian w konflikcie bliskowschodnim*, „Sprawy Międzynarodowe" 1976, z. 1, s. 44.

[74] Zob. Rousseau: *Égypte, Réouverture...*, s. 1119.

[75] *Loc. cit.*

przewieziony przez kanał 2 listopada na pokładzie greckiego statku „Olympos" (na trasie Konstanca — Eilath).[76] Przepływ „Olymposa" przez kanał spowodował natychmiastową reakcję ze strony Biura Ligi Arabskiej do spraw Bojkotu Izraela, które oświadczyło, że statki przewożące towary dla Izraela będą umieszczane na specjalnej liście statków pozbawionych dostępu do portów arabskich. Komisarz generalny Biura M. Mahgub poinformował, że „Olympos" jako statek umieszczony na wspomnianej liście, może korzystać z Kanału Sueskiego „którym rządzą porozumienia międzynarodowe, a nie prawa arabskie", nie może natomiast wpływać do portów wejściowych do kanału — Suezu i Port Saidu. Nota wystosowana przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych Izraela, w związku z oświadczeniem M. Mahguba głosiła, że ewentualny bojkot ze strony portowych władz egipskich względem statków przewożących ładunki dla Izraela będzie uważany za naruszenie genewskiego porozumienia o rozdzieleniu wojsk na Synaju.[77]

W oparciu o przedstawione przykłady można wnosić, że z prawa przepływu przez kanał mogą korzystać wyłącznie towary przewożone na obcych statkach dla Izraela oraz statki nieizraelskie płynące do lub z portów Izraela, natomiast statki przewożące obywateli izraelskich nie będą przez kanał przepuszczane. O tym, czy postanowienia art. VII będą miały istotny wpływ na realizację zasady wolności żeglugi na Kanale Sueskim — w postaci przewidzianej w art. 1 konwencji z r. 1888 — zadecyduje praktyka.

РЕЗЮМЕ

Первая, вводная часть статьи посвящена общим проблемам свободы судоходства как основного элемента международного права морских каналов. В ней рассматриваются такие понятия, как канал „свободный" и „открытый", а также временной период обязывания свободы судоходства.

Дальнейшие части работы посвящены осуществлению принципа свободы судоходства на Суэцком канале, сформулированного в ст. 1 Константинопольской конвенции 1888 г. и относящегося к трем ситуациям: во время войны (ч. II), во время войны, в которой Египет — прибрежное государство — не участвует (ч. III) и во время войны, в которой одной из участвующих в ней сторон является прибрежное государство (ч. IV—VII).

Свобода судоходства во время мира осуществляется полностью; внутренние акты прибрежного государства (например, национализация) непосредственного влияния на ограничение этой свободы не имеют.

Что касается свободы судоходства во время войны, в которой прибрежное государство не участвует, то практика подтвердила выполнение постановлений

---

[76] *Loc. cit.*

[77] Zob. „Kronika" 1975, nr 1129, s. 1115.

о позволении на использование канала флотами как нейтральных государств, так и государств, находящихся в состоянии войны.

Принцип свободы судоходства осуществляется неполностью во время войны, одной из воюющих сторон, которой является Египет. Особенно это относится к флоту и товарам Израиля, государству, которое начиная с 1948 г. четырежды нападало на Египет, нарушая тем самым свободу судоходства на канале. На основе тщательного анализа постановлений конвенции 1888 г. (прежде всего ст. 1, 4, 10 и 11) можно сделать вывод следующий: внутренние постановления Египта, ограничивающие свободу судоходства на канале (целью которых была безопасность Египта как прибрежного государства) не должны относится к судам государства, находящихся в состоянии мира с Египтом (ч. VI).

В VII ч. статьи рассматривается актуальная ситуация на Суэцком канале, после 8-летнего перерыва снова открытого для судоходства (5 июня 1975 г.) Окажут ли существенное влияние на претворение в жизнь принципа свободы судоходства на Суэцком канале новые, заключенные между Египтом и Израилем соглашения — покажет практика.

SUMMARY

Part I — introductory — deals with the general problem of freedom to cross the seas as the basic element of the international law of sea canals. It contains a discussion of the concepts of "free" and "open" canal, as well as the time limit of the freedom of passage.

Next the author discusses the principle of freedom of passage through the Suez Canal as formulated in article 1 of the Constantinople Convention of 1888 and concerning three situations: the time of peace (part II), the time of war in which Egypt — as the coast country — is not involved (part III), and the time of war in which the coast country is one of the warring parties (parts IV—VII).

In time of peace the freedom of passage is realized fully; the internal acts of the coast country (e.g. nationalization) did not restrict this freedom directly. During a war not involving the coast country practice has confirmed respecting the text of the convention concerning the permission to use the canal, which was granted to neutral countries as well as to the warring parties.

In time of war in which Egypt is involved the principle of freedom of passage is not fully respected. This refers especially to the fleet of, and the goods for, Israel, the country which has attacked Egypt four times since 1948 thus disrupting the freedom of passage in the canal. On the basis of a detailed interpretation of the agreement of 1888 (especially arts. 1, 4, 10 and 11) one can assume that the internal regulations of Egypt restricting the freedom of passage through the canal and meant to protect the security of the coast country, should not affect ships of those countries which are not at war with Egypt (part VI).

Part VII is a discussion of the present situation in the area of the Suez Canal which was re-opened on 5th June 1975 after an eight-year period of disuse. Practice will show whether the new agreements between Israel and Egypt will affect vitally the realization of the principle of freedom of passage through the Suez Canal as foreseen by art. 1 of the 1888 Convention.